

PRAÇA 23 DE OUTUBRO

ANPM 4810.1



LEI N.º 1751, DE 26 DE ABRIL DE 1957

Dá o nome de "23 de Outubro" a uma praça da cidade

A Câmara Municipal decreta e eu, Prefeito do Município de Campinas promulgo a seguinte Lei:

Artigo 1.º — Fica denominada "23 de Outubro" a praça do Jardim Chapadão, onde está localizado o Castelo D'Água e que se situa na confluência da Avenida Andrade Neves com a Rua Oliveira Cardoso.

Artigo 2.º — Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pago Municipal de Campinas, aos 26 de abril de 1957

Ruy Hellmeister Novaes
Prefeito Municipal

Eng. Paulo Silva Pinheiro
Secretário de Obras e Serviços Públicos

Publicada no Departamento do Expediente da Prefeitura Municipal, em 26 de abril de 1957.

O Diretor
Alvaro Ferreira da Costa



Data histórica: 23 de outubro de 1906

Em Bagatelle, na França, o primeiro vôo do mais pesado que o ar

Com o 14-Bis, que ele mesmo construiu, Santos Dumont conquistava, na data de hoje, o Prêmio Archdeacon —
Prioridade do inventor brasileiro.

Santos Dumont — O Pai da Aviação

A data de 14 de outubro assinala para o Brasil um instante de excepcional sentido histórico, aquê exatadamente que o incorporou, pela genialidade de um dos seus filhos, à condição de artífice da maior evolução acaso registrada na crônica dos povos.

É que nesse dia no ano de 1906, em Bagatelle, na França, Alberto Santos Dumont, tripulando o 14-Bis, pequeno aparelho que ele mesmo construiu em sua oficina, conseguia elevar-se a pequena altura e voar, com os recursos mecânicos, cerca de 60 metros. Por esse feito memorável, conquistava o nosso patricio a primeira laurea da história da navegação aérea — o Prêmio Archdeacon. Jornais franceses registraram com destaque o acontecimento que viria a revolucionar a civilização — isto é, o domínio do espaço por um aparelho mais pesado que o ar. A França testemunhou o notável acontecimento, seus jornais, sem exceção, exaltaram o nome de Santos Dumont, de nada valendo diante de dos deponentes daquele dia o ardiloso trama de outros que tentariam, negar a verdade histórica.

No mesmo local, e menos de um mês após aquê primeiro sucesso, Santos Dumont, ainda no 14-Bis, conseguia superar o seu próprio recorde, voando 250 metros. Estava, em consequência, resolvido o problema da navegação aérea — como se para o Brasil fôsse tal fato uma verdadeira predestinação.

já que na conquista do espaço outros brasileiros se notabilizaram. — Bartholomeu de Gusmão e Augusto Severo.

Conquistando notoriedade mundial, Santos Dumont passou a ser o Pai da Aviação, com a sua figura popularizada nas colunas da imprensa, nos periódicos científicos, nas conversas de rua, nas publicações literárias, nos teatros de revista e nas canções de rua. Retrato dessa época, uma frase ficaria na história: "A Europa curvou-se ante o Brasil".

A França sempre foi de absoluta imparcialidade no julgamento do vôo de Santos Dumont, testemunhando-lhe a prioridade. Digase, aliás, que o Aero-Clube da França controlou o vôo de 250 metros e grandes figuras da vida francesa exaltaram, a 23 de outubro de 1906, o feito extraordinário do nosso patricio. "Illustration" assinalava, em artigo sobre o feito, que o vôo represen-

tava "um minuto memorável da história da navegação aérea".

Portanto registre-se com orgulho para o Brasil, esta data de 23 de outubro de 1906 — na qual o 14-Bis, dentro, aliás, das previsões científicas, do seu grande inventor, simbolizava o primeiro passo na evolução que beneficiaria, a partir de então, os meios de comunicações entre os povos civilizados. O 14-Bis, na sua humildade técnica-mecânica, marcou o início de uma época que haveria de culminar, como vimos em Viracopos há poucos dias, com aparelhos de várias toneladas transportando dezenas de passageiros a uma velocidade de 1.000 ks. horários, numa altura de até 12.000 metros.

Dentro dos fatos da aviação uma coisa é negável: Santos Dumont e o 14-Bis marcaram para o Brasil o instante mais belo e mais luminoso na história da conquista do espaço pelo homem.

"Folha de S. Paulo" de 22-10-1971 - continuação - fls. 2

Há 65 anos começava a aventura do "14 - Bis"

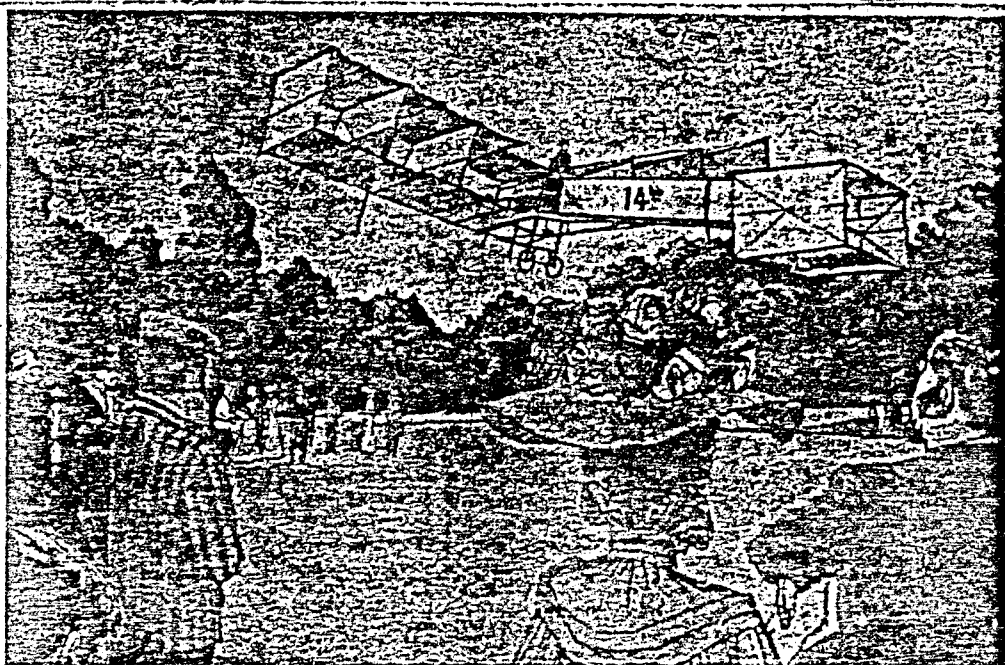


Inicialmente, o "14-Bis" apresentava um trem de pouso com três rodas; posteriormente, Santos-Dumont retirou a roda traseira. Essas rodas não eram senão simples rodas de bicicletas, distantes, entre elas, apenas 70 centímetros.

"O motor a gasolina, do tipo "Antoinette", construído por Léon Levasseur, era em "V", com 16 cilindros (oito de cada lado); inicialmente com a potência de 24 HP, foi, no entanto, modificado para 50 HP, para proporcionar melhor rendimento à aeronave, o que foi conseguido diminuindo-se o peso posterior em cerca de 40 quilos e adicionando-se ao motor mais um carburador. De 1000 rotações por minuto, a hélice passou a girar, em regime pleno, a 1500 rotações. O leme dianteiro, todo em seda japonesa, movimentava-se em tôdas as direções, tendo três metros de largura por dois de comprimento e 1,50 m. de altura.

O primeiro aparelho com motor, logo denominado avião, surgiu em 1890, com o francês Clement Ader. Suas experiências, contudo, tiveram pouco êxito, assim como as dos demais amadores da incipiente aviação, como é o caso de Langley e dos irmãos Wilbur e Orville Wright, dos Estados Unidos. Esse último, embora iniciando os voos com aparelhos motorizados em 1903, apenas em 1908 conseguiram fazer com que seu avião alcançasse vôo exclusivamente com seus recursos de bordo, isto é, sem o auxílio da catapulta que os lançava ao ar. Alberto Santos-Dumont realmente chegou na frente de todos eles.

Os irmãos Wright — disse o próprio Dumont — são motivo de orgulho para os americanos. Não resta dúvida que seus feitos foram memoráveis, mas não devemos, nem podemos desprezar realidade, quando se trata de estabelecer, no terreno histórico, a verdade cronológica"



Todos queriam ver, no campo de polo de Bagatelle, aquele "pato" subir

O balão, o bambu-da-India e o arpão

OUTROS INVENTOS DE SANTOS-DUMONT

A asa em delta com a qual o "Concorde" fura, elegantemente, a barreira do som, não é uma originalidade do projeto franco-inglês: Santos-Dumont já a concebera há quase 70 anos num dos seus modelos, hoje em exposição no salão nobre do Ministério da Aeronáutica, na Guanabara.

Foram inúmeras as contribuições do inventor brasileiro à aviação. Os balões foram os primeiros a serem aperfeiçoados pelas suas mãos: inicialmente, com a utilização da seda japonesa (bastante leve e que foi igualmente aplicada no "14-Bis"), o bambu-da-India, o lastro líquido e outros melhoramentos, todos pioneiros. Cite-se ainda o emprego pela primeira vez de um motor a gasolina (ou "a

explosão" como chamavam na época) nos dirigíveis e do alumínio (metal mais leve) em diversos acessórios de seus projetos, assim como as cordas de piano no lugar das fibras de vegetal para ligações diversas. E há mais e mais, uma longa lista: o hangar como garagem aérea por exemplo.

Mas os inventos do "Pai da Aviação" transpuseram também os limites dessas atividades. Um dos mais curiosos é o arpão (ou catapulta) que imaginou para salva-vidas: lançava bolas de borracha presas a cordas ao local onde a pessoa se debatia, colocando-a fora de perigo antes mesmo de receber os primeiros socorros. Pode ser visto no Museu Paulista.

A ele se deve também o nosso relógio de pulso. Conta-

se que certa vez, no ar, dentro de um de seus inventos, encontrou sérias dificuldades para consultar o "relógio da algibeira", imaginando então como tudo seria bem mais fácil com um relógio preso ao seu pulso. Logo após pousar, foi imediatamente ao encontro do relojoeiro Jaeger, dono da "Maison Cartier", encomendar-lhe um modelo assim, hoje utilizado em todo o mundo. Aconteceu em 1908.

E a lista continua: para facilitar a escalada de montanhas de neve aos alpinistas, o engenhoso Santos-Dumont projetou um motorinho de 1/2 HP de potência que desse impulso aos esportistas. Ele seria preso às costas como se fosse uma mochila. Experiências realizadas na Suíça, o aprovaram inteiramente.

De nenhum de suas invenções tirou patente.



Revista "O Mundo Ilustrado"

HÁ MEIO SÉCULO, EM PARIS:

UM BRASILEIRO CONQUISTOU O ESPAÇO

De Otto Schneider

Duas réplicas do "14-BIS" ganharão os céus no dia 23 de outubro na grande revoada pelo território nacional — O sentido das comemorações do "Ano Santos-Dumont".

NA tarde de 23 de outubro de 1906, no campo de Bagatelle, em Paris, realizava-se um espetáculo que ficaria para sempre na memória dos homens: precariamente instalado na sua primitiva máquina de voar, Alberto Santos-Dumont fez elevar-se do chão o seu biplano «14-Bis»... e voou. Para os nossos conceitos de hoje, foi um voo de modestíssimas proporções, pois não passou de 60 metros e a uma altura que talvez mal chegasse a um metro do solo. Mas a emoção, a mais autêntica e delirante emoção dos espectadores diante da façanha daquele bizarro aparelho de linhas angulosas e aspecto frágil, nunca mais seria igualada, nem mesmo pelo aparecimento dos aerodinâmicos «Super-Constellations» cortando a estratosfera. Dias depois, a 12 de novembro, num documento de importância histórica, os representantes do Aero Clube de França homologariam o voo de Alberto Santos-Dumont em aparelho mais pesado que o ar, efetuado perante milhares de entusiasmados espectadores aglomerados no relvado de Bagatelle. Dessa vez, o percurso do voo já alcançaria 200 metros, sendo a velocidade da máquina estimada em 30 a 35 quilômetros por hora. Apenas terminada a prova, e mal Santos-Dumont aterrara e saltara do aparelho, o inventor foi delirantemente aclamado e carregado pela multidão. O delírio estava justificado: o brasileiro Alberto Santos-Dumont acabava de traduzir em realidade o que vinha sendo um dos mais antigos sonhos do homem — erguer-se do solo e voar!

EM PARIS — Nascido na fazenda de Cabangu, em Minas Gerais, a 20 de julho de 1873, aos 18 anos o jovem brasileiro foi conhecer a Europa. Sua passagem por Paris deixou-o impressionado: viu ali pela primeira vez um motor a combustão interna, pois até então só conhecia máquinas motrizes a vapor ou a electricidade. Ficou fascinado. Regressou ao Brasil, mas já decidido a completar os estudos na França. O pai concordou. Em suas páginas autobiográficas, o inventor consignaria as palavras do velho Henrique Santos-Dumont:

— «Vá para Paris, o lugar mais perigoso para um rapaz. Vamos ver se você se faz um homem. Prefiro que não se faça doutor... e não se esqueça de que o futuro está na mecânica...».

ELE NÃO SE FEZ DOUTOR — Enquanto estudava em Paris, sempre empolgado pelas leituras de Júlio Verne, Alberto Santos-Dumont não demorou a interessar-se pela nascente aeronáutica e o automobilismo. Comprou um carro Mercedes, de corrida. Já da sua primeira visita à França, trouxera para o Brasil o seu primeiro automóvel, um Peugeot. Mais que tudo, porém, fascinava-o a navegação em aerostato. Sua primeira ascensão num balão custou-lhe 250 francos que ele pagou com prazer. «Guardo uma recordação indelével das deliciosas sensações da minha primeira tentativa aérea» — escreveu mais tarde.

Dali em diante, a aerostação lhe encheu a vida. Tanto se empolgou pelo assunto que acabou encomendando um pequeno balão de apenas 100 metros cúbicos de capacidade: «o meu primeiro balão, o mais lindo, o único que teve um nome: BRASIL». **O PRIMEIRO DIRIGÍVEL** — Em breve, os parisienses já não estranhavam ver o balãozinho do brasileiro Santos-Dumont subindo pelos céus da Cidade-

Luz, mas certamente estavam longe de imaginar os verdadeiros objetivos do arrojado inventor que outra coisa não desejava senão acumular experiências para a construção do seu primeiro balão dirigível. Desde a juventude sonhava com o voo, mas voo dirigido! Desenhou então o «Santos-Dumont N.º 1», seu primeiro balão dirigível, e deu início à construção. Para escândalo e sob os protestos dos técnicos, mandou equipá-lo com um motor a gasolina, que acionaria a hélice. — «Ao motor a petróleo devi, mais tarde, todo inteiro, o meu êxito. Tive a felicidade de ser o primeiro a empregá-lo nos ares».

UM BRASILEIRO CONQUISTOU O ESPAÇO

- Fls. 2



Leve-se em consideração que os protestos tinham sua razão de ser. Um motor a explosão na proximidade imediata de um grande volume de hidrogênio, gás altamente inflamável, na realidade era de arrepiar. Mas tudo deu certo, tão certo que Santos-Dumont foi o primeiro homem que conseguiu soltar-se de um ponto na terra, subir aos ares e voltar ao mesmo lugar de partida, isto é, dar direção a um aerostato, vencendo a resistência dos ventos, e pela primeira vez no mundo, o público, com intensa curiosidade, ouviu roncar um motor a explosão na atmosfera!

A CAMINHADA DO AEROPLANO — Alberto Santos-Dumont imaginou, projetou e construiu sucessivamente 12 balões dirigíveis, além de dois balões esféricos, sendo que, com o dirigível n.º 6, em outubro de 1901, conquistou o prêmio Deutsch de la Meurthe, no valor de 129.000 francos (uma pequena fortuna na época!), que devia ser conferido ao piloto do primeiro balão dirigível que, subindo do parque Saint-Cloud, contornasse a Torre Eiffel, e, fazendo um circuito fechado, sem tocar em terra, voltasse ao ponto de partida, no tempo máximo de 30 minutos. O fato teve enorme repercussão em toda a imprensa e nos meios científicos e aeronáuticos do mundo inteiro. O sucesso foi mais um estímulo para

o inventor prosseguir nas experiências, das quais resultaria finalmente o vôo do primeiro aeroplano, em outubro de 1906.

— «Perguntar-me-á o leitor — escreveu mais tarde Santos-Dumont no seu segundo livro — por que não construí mais cedo o aeroplano, ao mesmo tempo que os meus dirigíveis. É que o inventor com a natureza de Linneu, non facit saltus: progride de manso, evolui. Comecei por tornar-me bom piloto de balão livre, e só depois ataquei o problema da dirigibilidade. Fiz-me bom aeronauta no manêjo de meus dirigíveis. Durante muitos anos estudei a fundo o motor a petróleo, e só quando verifiquei que o seu estado de perfeição era bastante para o fazer voar, ataquei o problema do mais pesado que o ar».

FINALMENTE O «14-BIS» — Com efeito, quando Santos-Dumont se pôs a construir seu primeiro avião, já contava com um volume de experiências enorme. Montou então pacientemente um curioso monstro de telas de seda, canas de bambu, madeira, cabos de arame, rodas de bicicleta. Era um biplano. Tinha 10 metros de comprimento e 12 de envergadura. Pesava apenas 160 quilos e era acionado por um motor de 24 HP. Na hora de ensaiá-lo acudiu-lhe uma idéia engenhosíssima: a fim de estudar as condições de estabilidade, o comportamento do aeroplano no ar, sua dirigibilidade e o funcionamento do motor no espaço, pendurá-lo-ia no seu último dirigível que tinha o n.º 14. Daí designou o aeroplano como «14-Bis», muito embora nenhuma semelhança houvesse entre um e outro modelo, tanto assim que o «14» era mais leve, e o «14-Bis» era mais pesado que o ar.

O BURRICO — Ainda não satisfeito com essas experiências, e sempre preocupado com a estabilidade do aparelho no ar, despregou finalmente o aviãozinho do balão dirigível e suspendeu o «14-Bis» num cabo de aço estirado entre dois postes. Sem usar o motor, fazia o aparelho deslizar vagarosamente ao

longo do fio, puxado por um burrico. O emprêgo da força motriz do jumento deu margem a toda sorte de gracejos. Só depois Santos-Dumont inscreveu-se na famosa prova cujo sucesso, a 23 de outubro de 1906, no relvado de Bagatelle, em Paris, seria o ponto de partida para o progresso da aeronáutica. Nesse dia, há meio século, o brasileiro Alberto Santos-Dumont sagrou-se como o primeiro homem nos anais da aeronáutica, que resolveu em público, e universalmente, o triplice problema da locomoção aérea, decolando, mantendo-se no espaço e aterrando pelos seus próprios meios, num aparelho mais pesado que o ar. Alberto Santos-Dumont, o jovem mineiro de Cabangu, que não se fizera doutor, inventara o avião, dando novo destino ao mundo.

REVOADA INTENSA A 23 DE OUTUBRO — Numa homenagem altamente expressiva ao Pai da Aviação, às 16,45 hs. (hora do Rio) do próximo 23 de outubro, todos os aviões brasileiros estarão no ar simultaneamente, desde que estejam em condições de vôo. Nem um só avião, seja comercial, militar ou de turismo, deixará de decolar minutos antes daquela hora, em todo o território nacional, associando-se à imensa e inédita revoadada comemorativa do primeiro vôo do mais pesado que o ar.

DUAS RÉPLICAS DO «14-BIS» — Da revoadada comemorativa participarão também duas perfeitas réplicas do «14-Bis» que estão sendo construídas pelas equipes do Instituto Tecnológico de Aeronáutica de São José dos Campos e do Parque de Aeronáutica do Parque dos Afonsos. Estará no ar também uma réplica do famoso «Demoiselle», o primeiro monoplano construído por Santos-Dumont, posteriormente ao sucesso do «14-Bis». Serão pilotados por oficiais da FAB. E esta, no próximo dia 23 de outubro, terá seu dia máximo: por direito e tradição, a Força Aérea Brasileira é a herdeira autêntica da grande obra de Alberto Santos-Dumont.